

RECUERDO DE LA GRAN CATÁSTROFE FERROVIARIA OCURRIDA ENTRE HOSTALRICH Y BREDÀ

(7 DE OCTUBRE DE 1863)

POR

SANTIAGO LLENSA DE GELCÉN

Y

JAIME COLL CASTANYER

Pervive en el ánimo de los barceloneses todos, y conmueve lo más profundo de nuestros corazones, el recuerdo de la tristemente célebre inundación del Vallés, ocurrida hace poco más de un año, la cual fue considerada en aquel entonces, por sus gravísimas consecuencias, como una verdadera catástrofe nacional. Sabido es que durante la noche del 25 al 26 de septiembre de 1962, una gigantesca tromba de agua, de intensidad sin precedentes en los anales meteorológicos de la región, se abatió en forma ruda, imprevista e implacable, a modo de garra despiadada, sobre aquella floreciente y próspera comarca catalana, sembrando por doquier la desolación y la muerte: alrededor de 700 muertos o desaparecidos, innumerables casas y viviendas destruidas, numerosas fábricas —especialmente del ramo textil— materialmente arrasadas, vías de comunicación seriamente dañadas, feraces y extensos campos, orgullo de nuestra riqueza agrícola, barridos de la geografía por el impetu incontenible de la fuerza de las aguas: tal fue el aterrador balance en víctimas y en pérdida de bienes —estos últimos, cifrados en muchos centenares de millones de pesetas—, de aquel aciago acontecimiento que impresionó profundamente no sólo al esforzado pueblo catalán, sino a la conciencia ciudadana de los españoles todos y al mundo entero.

Resulta un tanto paradójico constatar que devastación tan grande como la que sufrió el risueño Vallés, durante la noche del 25 de septiembre

de 1962, fuera debida a la exorbitante y desordenada crecida de las aguas de unos modestos ríos —más que ríos son riachuelos o ramblas— que inician su curso en la alta cuenca vallesana: Riera de las Arenas, Riera de Rubí, Riera de Las Fonts o Major, el río Ripoll, etc., los cuales suelen conducir un reducidísimo caudal de agua durante la mayor parte del año, cuando no nulo durante el estiaje, poniendo así de manifiesto su filiación a un régimen típicamente torrencial. Estas súbitas inundaciones son manifestaciones muy propias de la meteorología mediterránea, tan propensa a proporcionar toda suerte de desmanes, muy particularmente al finalizar el verano y entrar en la primera época de la estación otoñal o sea el paso del segundo equinoccio; vienen a ser estas sañudas borrascas que se abaten sobre el lugar más insospechado, como una irónica expansión de las veleidosas fuerzas de la Naturaleza.

Nos hemos permitido esta breve digresión a guisa de preámbulo, por cuanto ella guarda un evidente paralelismo —respetando las debidas proporciones— con el interesante caso que nos proponemos dar a conocer a los lectores de estos ANALES acto seguido.

Retrocedamos cien años en el curso del tiempo, situándonos en el día 7 de octubre del año 1863. En esta fecha —que debía resultar funesta para el país— se desencadenó sobre gran parte de la región catalana un furioso temporal de agua que duró largas horas, centrándose la máxima intensidad del aparatoso fenómeno en la zona meridional del macizo del Montseny, en los alrededores de Vic y en las partes media y superior del curso del río Llobregat y de su afluente el Cardoner.

El tremendo aguacero provocó el desbordamiento de varios ríos, particularmente de los citados Llobregat y Cardoner, del Tordera, Besós Meder y Riera de Rajadell, con la secuela de grandes destrozos en las vías de comunicación, destrucción de gran número de casas, derrumbamiento de puentes, arrastre de extensas tierras de cultivo y, lo más lamentable, un número elevado en pérdida de vidas humanas, pero sin alcanzar éstas la estremecedora magnitud de las cifras registradas en la reciente e infortunada inundación del Vallés del 25 de septiembre de 1962.

La ciudad de Manresa sufrió una terrible inundación con pérdida de varias fábricas; en Llinás quedaron destruidas diez casas, y Vic fue la población que acusó el más serio quebranto, con 50 muertos y ruina de unas ochenta casas. En el marco de aquellas dolorosas circunstancias se

produjo también un grave suceso, al cual prestaremos una especial atención, dando de él amplia información: nos referimos a la gran catástrofe ferroviaria ocurrida al anochecer de aquel infausto día 7 de octubre de 1863, en el trayecto del ferrocarril de Barcelona a Gerona por el interior, tramo entre estaciones de Hostalrich y Breda, concretamente en el lugar denominado «Pont del Torrent de Can Abert, o Cal Abert» (no de Aladern, Alebern o Abern, como se ha escrito reiteradamente en varias ocasiones, desfigurando el topónimo).

Antes de relatar los dramáticos acontecimientos que se sucedieron durante la catástrofe ferroviaria en la cual perdieron la vida 21 pasajeros y resultaron gravemente heridos varios de ellos, creemos oportuno dar a conocer algunos detalles concernientes a los antecedentes del lugar y circunstancias diversas en el que se desarrolló aquel triste suceso, para que así nuestros lectores puedan valorarlo con mayor claridad y precisión.

Algunos datos históricos dignos de señalarse sobre la construcción de la línea del ferrocarril entre Barcelona y Gerona: El 22 de julio de 1854 había sido inaugurada la vía férrea de Barcelona a Granollers con pleno éxito, solicitando luego la Compañía la prolongación de la misma en dirección a Gerona; concedióse oficialmente la autorización para realizar aquélla en el mes de julio del año 1857 y empezando en seguida los trabajos de construcción. «El día 12 de julio de 1860 (A. R. Dalmau: *Del carril de Mataró al directo de Madrid*», pág. 43) hizo por primera vez una locomotora el recorrido Granollers-Hostalrich, acontecimiento comentado con satisfacción por parte de la prensa del país... Las obras recibieron un serio impulso, tanto que el día 26 de agosto del mismo año (1860) las autoridades y personal técnico hicieron la primera visita oficial de inspección del trayecto Granollers-La Empalmeta (esta última estación, entonces recién terminada, y que sólo era provisional, se hallaba separada de la de Empalme —hoy Massanet-Massanas— por la Riera o Rambla de Santa Coloma de Farnés, y distaba de ella algo más de un kilómetro). El 12 de diciembre de 1861, inaugurábase el nuevo trayecto al servicio público de viajeros. Fecha memorable también: la de la inauguración del tramo Empalme-Gerona, la cual tuvo lugar el día 26 de enero de 1862.

El «Pont del Torrent de Cal Abert», lugar donde debía producirse la catástrofe, desde entonces llamado gráficamente y con toda propiedad

«Pont de les Desgràcies», era, en aquel entonces, un pontón de madera de muy modestas proporciones, puesto que medía aproximadamente sólo unos 5 metros de longitud por otros tantos de altura. En tiempo normal, discurren plácidamente por su pie las escasas aguas del aludido torrente de «Cal Abert», el cual toma origen en la ladera meridional de la montaña denominada «Torre de La Mora» o «Del Far»; en el término parroquial de Gaserans, pasa junto al manso «Can Abert», de cual masía tomó el nombre, y, después de un corto recorrido, va a tributar su mísero caudal al río Tordera por la margen izquierda de éste, no lejos del famoso y legendario «Gorg de Perxastor» o «D'En Cap d'Estopa», lugar en que fue verosimilmente asesinado a traición el Conde de Barcelona Ramón Berenguer II, apodado «Cap d'Estopa», en fecha 5 de diciembre del año 1082.

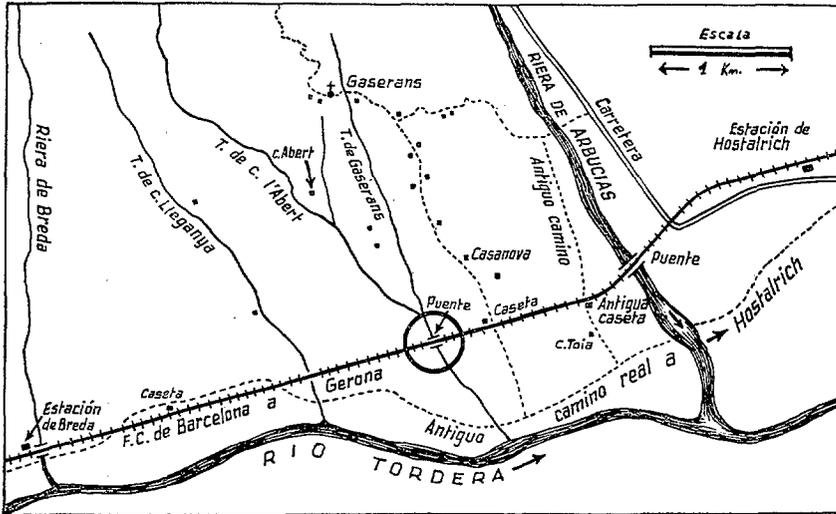
El primitivo puente de L'Abert, tuvo una existencia efímera, ya que en el mes de octubre del año 1861, un fuerte aguacero lo derrumbó, sin causar, por fortuna, desgracia alguna. El que en su lugar se construyó para sustituirle era mucho más reforzado que aquél; sin embargo, a no mucho tardar, tenía igualmente que ser juguete de la fuerza de las aguas del torrente nuevamente desmelenado, pero engendrando esta vez el accidente desgracias irreparables, como vamos a comprobar en el fiel relato que sigue.

Por la tarde del referido día 7 de octubre de 1863, el tren de viajeros n.º 24, compuesto por la máquina, ténder y diez vagones, había salido normalmente de Gerona en dirección a Barcelona, vía Granollers.

Si bien es verdad que ya llovía al salir de la ciudad de los Sitios, nada hacía presagiar el furioso temporal que se desataría a los pocos instantes de pasar aquél por Hostalrich y que provocaría un tan triste final de viaje para la mayor parte de los 85 viajeros que iban en el convoy.

Vamos a reproducir textualmente, a continuación, el interesante relato o informe que del suceso hizo la Empresa de los Caminos de Hierro de Barcelona a Gerona, la cual fue inserta en las páginas del *Diario de Barcelona*, en fecha 16 de noviembre de 1863. Dice así:

«Después de haber atravesado la riera de Arbucias, empezó a sentirse el aguacero, pareciendo que el agua caía a torrentes; y poco después el maquinista, fogonero y conductor observaron que el guarda inmediato daba con su farol la señal de precaución. En el paso a nivel donde el



El círculo de este gráfico corresponde al lugar donde se produjo el siniestro.

camino de Gaserans atraviesa la línea, kilómetro 62, forma constantemente el guarda que tiene a su vigilancia el trozo de línea desde el arroyo de Alebern a su caseta, esto es, en la longitud de 1.100 metros.

Colocado este guarda en aquella hora en su puesto distante 700 metros de la caseta y 400 del arroyo Alebern, sin embargo de la confusión que producían la lluvia abundantísima, los relámpagos sin interrupción, los truenos continuos y con frecuencia espantosos por los rayos que caían, temió que el agua arrastrase el lastre de la vía, dejando algunas traviesas en el aire y por esto creyó conveniente dar al tren la señal de precaución. Fue consecuente que el maquinista cerrase el vapor y quitase la velocidad al tren, de manera que al llegar al guarda pudiese detenerse si convenía, y sobretodo saber la causa de aquella señal. Entró entonces en conversación con el guarda, quien le explicó sus temores con respecto, a las traviesas; el maquinista le agradeció el aviso y le encargó que no olvidase darlo al tren que debía venir de la parte de Barcelona; le preguntó también si había reconocido el pontón de Alebern que estaba bajo su vigilancia, y habiéndole contestado que lo había visto poco antes de formar en su puesto, y que no había en su trozo de línea la menor novedad, emprendió el tren la marcha con tan escasa velocidad, que no llegaba a doscientos metros por minuto; de modo que tardó más de dos

minutos a llegar al punto fatal, esto es, al pontón de Alebern donde sucedió la catástrofe».

Lo que sigue, es de otra fuente:

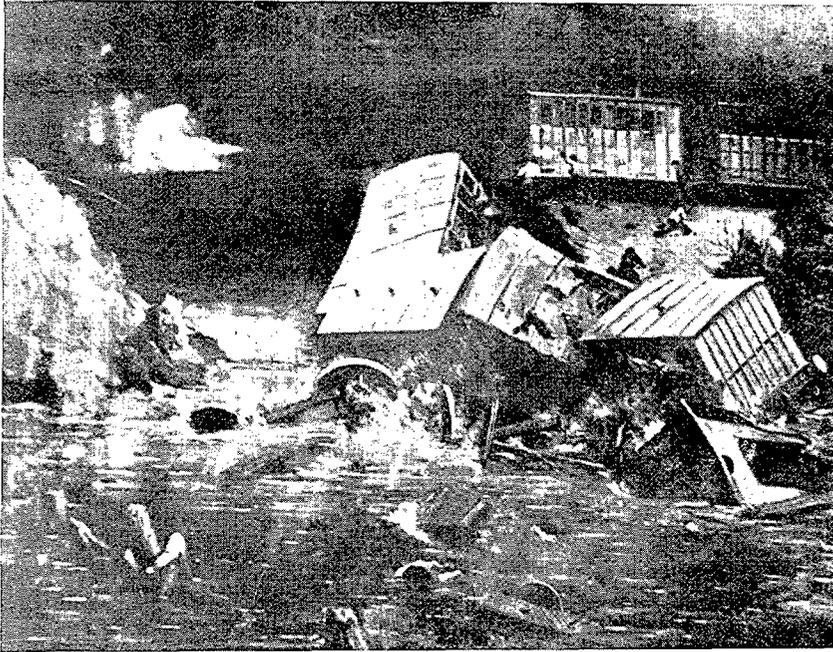
«Al pasar el tren, en medio de un aguacero impresionante, por el puente que salva el torrente de Alebern, vencido uno de los pilares maestros por la fuerza de las aguas, se hundió aquél, arrastrando tras de sí la locomotora, su tender y ocho de los diez vagones que componían el convoy, precipitándose fatalmente en el seno de la impetuosa corriente, hallándose el torrente totalmente desbordado y convertido en caudaloso río».

(Según referencias fidedignas, las aguas, en aquel lugar, llegaron a alcanzar una altura de 16 palmos sobre el cauce del dicho torrente).

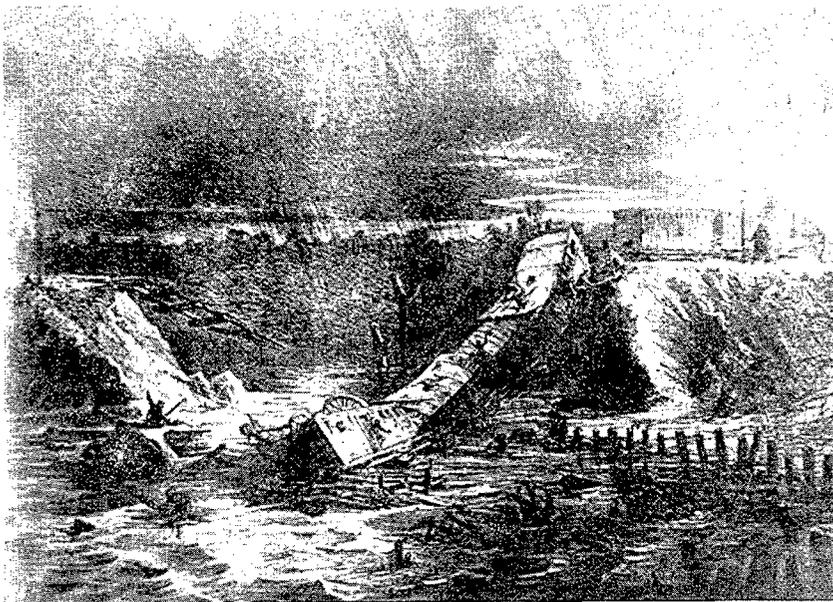
Murieron en el acto 19 personas, más dos que fallecieron posteriormente de las heridas recibidas, siendo la mayor parte de las víctimas vecinos de Barcelona. Los heridos graves, en número de once, así como numerosos contusos, fueron atendidos en el mismo lugar de la catástrofe por el facultativo castrense de Hostalrich y también médico titular de la Empresa del Ferrocarril, Dr. D. Francisco Llena de Rovira, nuestro abuelo paterno, el cual acudió rápidamente a prestar los primeros auxilios de urgencia a los siniestrados.¹ Dichos heridos, fueron trasladados durante la madrugada del día siguiente, o sea del 8, a Hostalrich, ingresando los más graves en el Hospital de la villa, donde fueron atendidos con toda solicitud. Dato curioso: el maquinista del tren y el fogonero fueron proyectados a distancia en el momento de producirse la hecatombe, y a nado consiguieron llegar a la orilla, sanos y salvos.

Desgarrador, en verdad, debió de ser el triste espectáculo que se ofreció a la sola luz de los relámpagos, a los viajeros supervivientes de la tragedia (unos 40, sin contar a los heridos): sumidos en la oscuridad de la noche, soplando un viento huracanado, retumbando el trueno y cayendo un diluvio sobre sus cabezas, añádanse a estas desencadenadas furias de

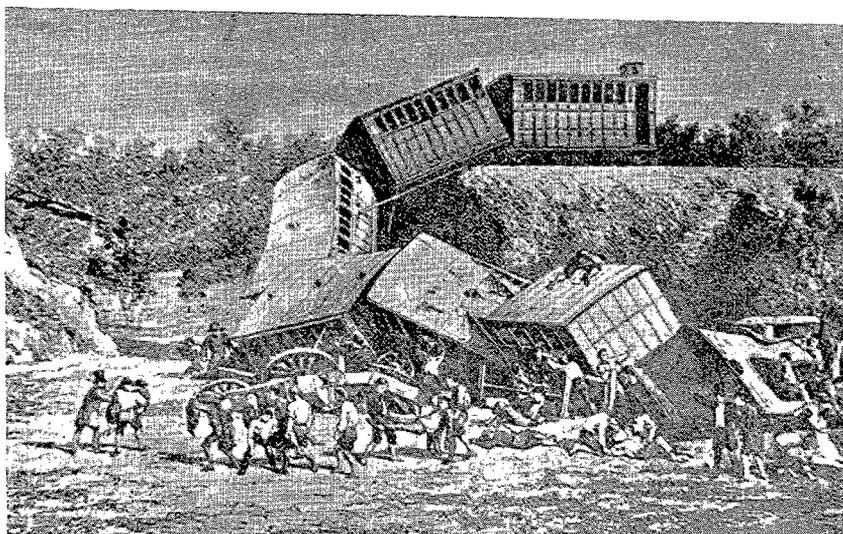
¹ El Dr. D. Francisco Llena de Rovira, juntamente con el Dr. D. Joaquín Brunet Talleda, médico y farmacéutico respectivamente de la villa de Hostalrich, estuvieron ejerciendo sus funciones facultativas durante cerca de 72 horas, sin interrupción, atendiendo y curando a los heridos y contusos del trágico accidente del «Pont de Cal Abert». En justa recompensa a su celo y benemérita labor, les fue concedida, a ambos, la Gran Cruz Provincial de Beneficencia.



El siniestro, según un expresivo grabado de la época (A. H. C., Barcelona).



«Gran catástrofe ocasionada por el horroroso temporal de la noche del 7 de octubre de 1863, en el ferrocarril del Norte y puente de Alabern término de Gaserans, provincia de Gerona». Otro grabado del mismo con su leyenda (A. H. C., Barcelona).



El grabador de la época, L. Rovira, dio esta versión del socorro prestado al día siguiente de la catástrofe (A. H. C., Barcelona).

la Naturaleza, los ayes y gemidos de las víctimas y el ruido ensordecedor de la corriente. Momentos de horror para aquellos infortunados que se ahogaban presos a lo mejor entre la chatarra de los vagones, mientras otros pugnaban denodadamente por salvar sus vidas; en lugar desierto y desconocido, durante horas, con el pánico consiguiente, pidiendo a voces un socorro que les vino primeramente de las humildes gentes de las masías cercanas, las cuales, aún con la mayor voluntad del mundo, poca cosa pudieron hacer.

En los relatos de la catástrofe —según se deduce de los documentos consultados y de las notas personales que poseemos— alábase sobremodera el generoso y humanitario comportamiento del vecindario de Hostalrich, el cual, tan pronto como tuvo noticia de la desgracia acaecida, se trasladó al lugar del suceso, provisto de sendas antorchas de cera, con el fin de auxiliar a los supervivientes, cosa que hicieron con el mayor desvelo y cariño, ya que transportaron, tan pronto les fue posible, a los heridos y contusos a dicha villa, y después de dejar cuatro de ellos —los más graves— en el Hospital de la misma, se disputaron el honor de albergar a los restantes, incluso a los ilesos, en sus respectivas moradas, donde estuvieron tan bien atendidos, que merecieron más tarde vivas muestras de gratitud tanto por su parte de los propios damnificados como por la de la Junta del Ferrocarril.

Al día siguiente de ocurrir la catástrofe, se personaron en el lugar del accidente el Gobernador Civil de la provincia, el Alcalde Corregidor de Barcelona, el Comandante Militar de la plaza de Hostalrich y el Ayuntamiento de la misma villa, numerosa tropa, de Hostalrich y de Gerona; el Presidente del Juzgado de Primera Instancia de Santa Coloma de Farnés y el Secretario del mismo, que diligenció el auto, etc., etc.

En el lugar del fatal desenlace, cuando las aguas del torrente volvieron a ocupar su nivel habitual y se hallaron bien consolidadas las márgenes del terraplén antes reblandecidas por la inundación, se iniciaron de nuevo prontamente los trabajos para sustituir el puente destruido. Esta vez, los técnicos de la Compañía decidieron emplear en su construcción sólidas estructuras metálicas, descansando sus extremos sobre reforzados basamentos de piedra sillar, conjunto que iba a ofrecer una garantía total, pues transcurridos cien años, en la actualidad, podemos contemplarlo aún en perfecto estado de conservación.

A menudo, entre el capítulo de desgracias, cabe también un final feliz. Tal aconteció, en nuestro caso, con una joven y distinguida pareja francesa de recién casados que se dirigía a Barcelona, a pasar allí su luna de miel y que viajaba en el tren siniestrado. El marido, que resultó ligeramente contusionado, fue albergado en Hostalrich, en casa del Dr. Francisco Llenza de Rovira, médico de la localidad; hallábase su ánimo conturbado (hablamos por boca de la tradición familiar) y sumido poco menos que en la desesperación, pues consideraba a su esposa perdida para siempre, víctima de la bravura de las aguas. Ella, por otro lado, había podido ganar la orilla felizmente y ponerse a salvo, después de valerosa lucha, refugiándose tras largo rodeo, en el manso Casanova, de Gaserans, casualmente propiedad también del citado doctor, donde fue atendida por los colonos los cuales poco o nada pudieron entender de las doloridas quejas que les hizo en lengua gala. Uno puede fácilmente imaginarse cual debió de ser la loca alegría que envolvió a los dos cónyuges en el momento de encontrarse de nuevo reunidos, en casa de mi difunto abuelo, después de tan dramática separación.

En el tren viajaba también el Rvdo. D. Angel Estany que más tarde fue párroco de Hostalrich, el cual salió indemne del accidente.

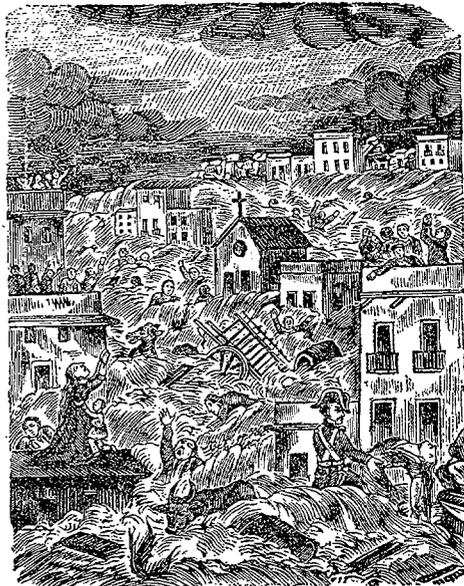
Antes de dar por concluido nuestro modesto estudio, deseáramos hacer mención de un singular episodio que acude a nuestra memoria y que forma parte de la efemérides histórica de Hostalrich y, asimismo, de la vida del ferrocarril de Barcelona a Francia. Trátase, esta vez, de los efectos de la impresionante riada que provocó la rotura y hundimiento del gran puente del ferrocarril tendido sobre la Riera de Arbucias, la tarde del 7 de octubre (la fecha se repite) del año 1919, en el preciso momento en que el tren expreso procedente de Barcelona, que se dirigía a Francia, cruzaba por encima de aquél. El soberbio puente, construido en piedra molar roja, compuesto de varios arcos, de una longitud aproximada de unos 40 metros, fue socavado en sus cimientos por la fuerza terriblemente erosiva de las aguas embravecidas y totalmente desbordadas de la dicha riera. (Téngase en cuenta que no había cesado de llover durante tres días consecutivos en la comarca). Al iniciar el convoy su paso por el puente, el maquinista pudo percibir claramente un fallo manifiesto en la estabilidad de aquél, y, consciente del peligro que corría, con gran arrojo y pericia, aceleró cuanto pudo la marcha, consiguiendo salvar milagrosamente la

distancia que le separaba de la orilla opuesta, no sin que los vagones traseros sufrieran un fuerte y peligroso movimiento de oscilación, preludio del desastre que iba a producirse: segundos después, la gran mole del puente se derrumbaba por entero, con gran estrépito, sumergiéndose en las turbulentas aguas de la riera.

Eh ahí cómo el providencial y valeroso comportamiento de un modesto maquinista de tren, cumplidor de su deber, evitó una verdadera catástrofe y un día de luto al país entero.



Derrumbamiento del puente de Breda.



Inundación de la ciudad de Vich.

HORROROSO TEMPORAL.

Relacion circunstanciada de las desgracias acaecidas en la noche del 7 al 8 de Octubre del presente año, á consecuencia de dicho temporal en varios pueblos de la Provincia de Barcelona y ferro-carril de Granollers. Víctimas y desgracias que ha ocasionado.

Hoy con mano temblorosa y el pecho lleno de horror, voy á relatar si puedo dando rienda á mi dolor.

Tristes escenas que espantan, desgracias aterradoras, que ocasionó un temporal que duró muy pocas horas.

El día siete de Octubre un furioso temporal, cayó sobre de Manresa inundando la ciudad.

El agua cae á torrentes cuatro horas sin cesar, y las calles se convierten en un proceloso mar.

Los relámpagos y truenos siguen sin interrupcion, llenando á sus moradores de espanto y consternacion.

Se desborda el Llobregat, así como el Rajadell, siguiéndole el Cardoner, é igualmente el Cornel.

Y la furia de sus aguas dejan pronto destruidas, casas, muros y las fábricas que están allí establecidas.

En Navarres igualmente quedaron sin funcionar las fábricas que allí existen, á impulsos del temporal.

En el pueblo de Llinás el temporal destructor ha desplomado tres casas dentro la calle Mayor.

Y hasta un puente del carril que está del pueblo cercano, el torrente de las aguas inicamente ha destrozado.

Quedando otras siete casas con palancas sostenidas y por evitar peligros tendrán de ser destruidas.

Como el temporal rugia sobre muy grande estension son muchísimos los pueblos que sufrieron su rigor.

En Breda y en Hostalrich pronto se ven inundados por una furiosa lluvia que cae por todos lados.

Eran las diez de la noche que cruza por el carril un convoy de siete coches que á Barcino vá á dormir.

Setenta ó mas pasajeros dicho convoy arrastraba, caminando muy despacio evitando una desgracia.

La catástrofe, según un impreso de la época.

El celoso maquinista á un peon le preguntaba antes de llegar al puente si sabia como estaba.

Despréndese de las nubes un rayo que con luz clara alumbraba todo el camino y vieron nada faltaba.

Mas prudente el maquinista muy poca fuerza le daba á la máquina, al instante que por el puente pasaba.

Enfila el primer trayecto y pasa sin novedad, pero al llegar al último no lo ha logrado pasar.

El puente que sobabado por las aguas copiosas que de montes y torrentes se despeñan presurosas.

Sintiendo el peso del tren que pasaba presuroso no lo puede sostener y se hace horrible destrozo.

¡ Divina Virgen Maria !
¡ Madre de Consolacion !
dadme fuerzas por que pueda escribir la relacion,

De esta ináudita catástrofe de esta gran calamidad , en medio la oscura noche y en horrenda tempestad.

Cruza el rayo refugiente brama el trueno aterrador y mil hayes lastimeros llenos de espanto y pavor ;

Se oyen en el espacio, implorando compasion sin hallar quien los socorra en medio de su afliccion

Desplomado todo el tren y sumergido en el rio unos coches sobre de otros sin consuelo, sin auxilio.

Los que quedaron con vida buscando su salvacion se introducen en el rio en medio la confusion

Las peñas que desprendidas va arrastrando la corriente son otros nuevos obstáculos que atropella á aquella gente.

Otros dentro de los coches se lamentan sin cesar, y piden todos socorro que no les puede llegar.

El infeliz maquinista al caer se vió arrastrar por la impetuosa corriente y sin saber de nadar,

Su muerte era segura cuando la casualidad un arbol me le presenta donde se pudo agarrar

Y allí seis horas mortales tuvo el triste que esperar hasta que la luz del dia le pudo por fin guar

Y estenuado de frio de cansancio y de pesar, logró ileso salvarse de aquella calamidad.

Todas las autoridades al saber la fatal nueva, de su pericia y valor nos dan relevante prueba.

Amparando á los heridos y consolando á los sanos con un amor paternal con un cariño de hermanos.

Recogen á los difuntos para darles con premura al pueblo mas inmediato cristiana sepultura

De los coches que en el rio han quedado sumergidos, al ser de dia sacaron á varios muertos y heridos.

Un empleado de la empresa que con asiduo afán trabajó toda la noche para los pobres salvar

Cuando fué de claro dia ¡ considerad su dolor ! padre, madre y dos hermanos entre los muertos halló.

No concluye aquí el llanto tengo aun de referir otras escenas de muerte dentro la ciudad de Vich.

Muy tristes son los detalles del furioso temporal, pues no vieron los nacidos en su vida otro de igual.

La entrada de la ciudad el Prado de la Riera, y basta la plaza de Balmes todo una ruina era.

Calle alta del Remedio, san Pablo, la Soledad, san Francisco y Tenerias no se pueden explicar

Las casas arruinadas, las que se han de demoler, las que están deterioradas, y otras que se ven caer.

Todo aflige al corazon viendo tamaño quebranto, y las personas sensibles vierten un copioso llanto.

Los padres buscan sus hijos transidos por el dolor, las madres á sus esposos y á los hijos de su amor

Los párvulos inocentes con su voz angelical lloran, suspiran y piden el rezago maternal

El anciano busca amparo en medio tanta hurfandad, y al desvalido recoge la Casa de Caridad.

El Ayuntamiento en masa dá mil pruebas de valor, y todos van presurosos do está el peligro mayor.

La heroica Guardia civil, esta sábia institucion que con su comportamiento honra tanto á la Nacion,

Aun que en muy corto número tanto es lo que trabajó, é hizo tantos esfuerzos do está el peligro mayor.

El guardiacivil segundo padres y hermana perdió, el que con sus propias manos de aquellas ruinas sacó.

Y aun que tan rudo golpe el infeliz recibió, brillantísimos servicios aquella noche prestó.

Muy grandes son las desgracias, muchas las victimas son, que en triste llanto tiene sumida á la poblacion.

Pero el Gobierno no ceja para remediar el mal, y la Reina bondadosa con corazon maternal,

La primera como siempre que socorre al aflijido, una suma mandó dar para tanto desvalido.

El muy Ilustre Arzobispo, el clero parroquial, los padres Seminaristas y una y otra sociedad ;

Particulares, pudientes, todos en conclusion por socorrer tanto estrago forman una suscripcion.

Y con ella, y el apoyo que le dá la Autoridad, se remediará en parte tan triste calamidad.

Quiera Dios que así suceda y no hay duda que será ¡ á la voz de la indignencia quien sordo, decid, habrá!...

NOTA. — *Relacion de los muertos, heridos y contusos de la ciudad de Vich, casas y edificios arruinados, y que deben demolerse por ruinosos.*

Muertos entrados el dia 10 en el hospital. 30. Los que se cree están entre las ruinas, 20. Estraviados, 4. Heridos y contusos, 24. Recogidos en la Casa de Caridad por hallarse sin amparo, entre hombres, mugeres y niños, 124. Casas arruinadas, 45. Casas que deben demolerse, 31. Deterioradas, 48. Idem puentes, 4.

CATASTROFE DE BREDA.

Muertos, sin contar los que se cree existen entre los escombros de los coches sepultados en el rio, 21. Heridos, 11. El puente de Breda, destrozado; los siete coches del tren igualmente, y la máquina sumergida en el rio empotrada en la arena. Por la parte del Liobregat en una estension de cuatro leguas cuadradas el temporal la convirtió en una inmensa laguna.

Barcelona: Imprenta de Juan Llorens, Palma de Sta. Catalina, núm 64—1863.